Pro Cenisio

NUOVE ISTANZE

a S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici

approvate

in Seduta del 14 Dicembre 1909

TORINO
TIPOGRAFIA CUG. BARAVALLE E FALCONIERI
Vie Garibaldi, 53 e Cittadella, 12
1909.

PROVINCIA DI TORINO
BIBLIOTECA
Legato Anselmi
OA. - b -
670

PROVINCIA DI TORINO
BIBLIOTECA

Pro Cenisio

A S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici

Eccellenza,

Un avvenimento doppiamente gradito ed onorifico per questo Comitato aveva luogo nello scorso ottobre; locchè probabilmente Vostra Eccellenza non ignora.

Due distinti Parlamentari francesi, il Senatore Antonio Perrier e il Deputato A. Deléglise, Vice-Presidente il primo e Segretario il secondo dell'importante gruppo costituitosi nei due rami del Parlamento francese per propugnare il miglioramento delle vie di comunicazione tra l'Italia e la Francia, fecero al nostro Comitato una graditissima visita in Torino, durante la quale i miglioramenti desiderati per la linea del Cenisio furono l'oggetto di concorde e minuto esame, il quale portò ad una perfettà unità di vedute su quanto si reputa all'uopo necessario.

Accompagnati poi da una rappresentanza del Comitato Pro Cenisio, con a capo il suo Presidente On. Daneo ed il Sindaco della Città di Torino, On. Senatore Rossi, i Parlamentari francesi furono cortesemente ricevuti da S. E. il Presidente del Consiglio cui esposero i loro e nostri desideri.

Le promesse fatte al riguardo da S. E. si possono succintamente, ma fedelmente, riassumere così:

1° Il Governo avrebbe completato il raddoppiamento del binario per tutta la linea da Torino a Modane, salvo per 12 chilometri di via tra Meana e Salbertrand di natura eminentemente difficile;

2° Avrebbe attuata la trazione elettrica da Bussoleno a Modane iniziandola anzitutto sotto la grande galleria;

3° Il Governo ritiene col complesso di questi ed altri provvedimenti secondari, come ad esempio, stazioni d'incrocio e simili, di quadruplicare la potenzialità presente della linea. Che se tuttavia, attuati tali provvedimenti, si venisse a constatare di non aver raggiunta una potenzialità almeno uguale a quella del versante francese, il Governo prende impegno di provvedere al raddoppiamento di binario anche sul tratto Meana-Salbertrand;

4° Il Governo si impegna a far esaminare i reclami circa gli orari dei treni che pongono la linea Roma-Parigi, via Cenisio, in condizione di inferiorità rispetto alla Roma-Parigi, via Sempione, e conseguentemente autorizzerà il Direttore delle nostre ferrovie a porsi in comunicazione coi Direttori delle ferrovie francesi per studiare d'accordo i possibili miglioramenti;

5° Del pari cercherà di introdurre nel servizio di visita doganale tutte le possibili facilitazioni informandosi delle disposizioni all'uopo recentemente introdotte dal Governo francese;

6° E finalmente — rispondendo a corrispondente istanza del Comitato Pro-Cenisio — il Presidente del Consiglio si dichiarò non alieno dal far compiere studi per una eventuale galleria succursale a quota più bassa dell'attuale galleria di valico.

Successivamente al convegno con S. E. il Presidente del Consiglio, i Parlamentari francesi ci fecero l'onore di partecipare ad un'adunanza del Comitato Pro-Cenisio, in cui le dichiarazioni di Sua Eccellenza vennero riferite e discusse.

Le conclusioni dell'Assemblea furono che le dichiarazioni presidenziali potevano certo considerarsi soddisfacenti, come già soddisfacenti erano state considerate le promesse da V. E. fatte, per riguardo al Cenisio, davanti al Parlamento e confermate al nostro Comitato; ma a condizione di vederle tosto tradotte in atto e non dilazionate di anno in anno o solo attuate diremmo, a centellini, con penosa inesplicabile lentezza, come è finora avvenuto, mal-

grado i vivi ripetuti nostri reclami, con disagio morale e materiale grandissimo nei rapporti tra Francia e Italia, e specialmente con danno dello sviluppo progressivo del traffico internazionale.

Conseguentemente il nostro Comitato diede formale mandato alla sua Presidenza di rispettosamente, ma fermamente ed energicamente insistere e presso il Presidente del Consiglio e presso l'Eccellenza Vostra al cui Ministero incombe la cura dei pubblici lavori, perchè sia finalmente rotto ogni indugio, ogni lentezza rimossa nella esecuzione delle opere ripetutamente promesse e sia fatta sollecitamente all'esercizio della linea Roma-Parigi, via Cenisio, un migliore trattamento di orari, di servizi ferroviari e doganali (al quale essa ha indubbiamente e per tanti titoli diritto) in confronto di linee concorrenti cui non spettano, sotto alcun riguardo, legittime ragioni di preminenza.

*
* *

Al ricevuto mandato diamo evasione colla seguente memoria, rinviata a suo tempo ogni considerazione e confronto su quanto non è di attuazione possibile prima del 1911, e così tanto sul completo raddoppio di binario quanto sulla proposta di una galleria di valico a quota inferiore all'attuale; soluzione questa rispondente ad una larga e doverosa visione del futuro, degna di essere presa in considerazione da uomini di Stato previggenti e sagaci ed alla quale è in ogni caso tecnicamente ed economicamente ragionevole e conveniente di pensare prima che all'apertura di altri valichi verso Francia.

Noi cominceremo dunque a discorrere dei

Miglioramenti degli orari e dei servizi ferroviari e doganali,

poichè è questa al tempo stesso e la parte più urgente delle nostre domande e quella che può con maggiore speditezza, senza necessità di opere, nè di spese di rilievo, essere attuata.

Vostra Eccellenza sa di che si tratta.

La linea **Roma-Parigi** per il **Cenisio** è stata ed è tuttavia **la più breve, la più diretta comunicazione** tra le due Capitali, tanto per distanza **reale**, che per distanza **virtuale.**

Sulla verità incontestabile di questa affermazione crediamo di aver ormai consenziente anche l'Eccellenza Vostra. Che se tale affermazione era stata per un momento contraddetta nella lettera ministeriale del 14 gennaio 1909 diretta al Presidente di questo Comitato (e solo tuttavia per ciò che si riferisce alla distanza virtuale) le nostre *Osservazioni* 21 aprile 1909, state all'Eccellenza vostra comunicate, posero in evidenza meridiana l'equivoco e l'errore grande in cui erano caduti gli informatori del Ministro.

In verità essi avevano fatto il confronto tra i due percorsi limitandolo, per la linea Roma-Parigi attraverso al Sempione, al tratto sul territorio italiano anteriore al Sempione, e così *lasciando fuori dal conteggio non solo tale valico, ma ancora il successivo del Giura;* mentre invece il valico del Cenisio — cui non ne seguono altri — veniva computato a carico di quel percorso Roma-Parigi.

Era facile così, ma al tutto contrario alla realtà, l'affermare una minor lunghezza virtuale sulla linea del Sempione.

Corretto l'equivoco, dimostrata l'assoluta erroneità dell'istituito confronto, balzò fuori netta e precisa la verità, e cioè che non solo il percorso Roma-Parigi per il **Cenisio ha 56 chilometri di meno in distanza reale** del percorso Roma-Parigi via Sempione; ma ancora che la distanza **virtuale** del primo è **d'assai minore** che quella del secondo; poichè da Roma a Parigi attraverso al Sempione ed al Giura (non tenuto conto del tratto Parigi-Digione comune ai due percorsi) il treno, nei due sensi dell'andata e del ritorno, deve essere elevato di metri 4131, mentre sulla linea Roma-Parigi pel **Cenisio**, esso non viene elevato che di metri 2973 con ben *metri* **1158 di vantaggio** per questo ultimo percorso.

Il lavoro quindi da svilupparsi nel tragitto Parigi-Roma e viceversa *per la linea del Sempione* è, rispetto a quello per il Cenisio, del **5 % maggiore** per il fatto della

maggiore **lunghezza**, e del **39** % per il fatto della maggiore **altezza** da superare.

Se a ciò aggiungiamo che sulla linea del **Cenisio** il disturbo della **dogana** si ha **una sola volta**, a Modane, e sulla linea del Sempione due volte, una Vallorbes (Francia e Svizzera) e l'altra a Domodossola (Svizzera e Italia) e ciò con formalità e prescrizioni dissimili, e che poi la linea del Cenisio è esercita da **due sole amministrazioni**; mentre quella del Sempione è esercita da tre, la conclusione dovrebbe essere che su quella il tragitto dei treni, e specialmente dei treni celeri, dovrebbe richiedere almeno **due ore di meno che su questa** e le comodità di ogni genere, sia nel servizio ferroviario che nel doganale, **dovrebbero essere tutte prevalenti sulla linea del Cenisio.**

Succede invece perfettamente l'opposto.

Il servizio ferroviario è fatto sul Sempione colla massima cura, dispone del materiale più moderno e lussuoso, le visite doganali vi sono meno moleste per i viaggiatori, la regola essendo la visita del bagaglio nel treno. Questa è invece l'eccezione sulla linea del Cenisio e, per lo più, anche nel cuore dell'inverno, i viaggiatori sono obbligati a scendere e compiere coi loro bagagli alla mano, senza che neppure sia predisposto un buon servizio di facchini, un lungo tratto di via per raggiungere un edifizio che da lungo tempo non ha visto il bianco della calce, ed attendervi la visita doganale, per rifare poscia in senso inverso l'incomodo tragitto e raggiungere finalmente gli abbandonati carrozzoni. Persino la vettura ristorante è stata soppressa nei treni pel Cenisio, e fu facile il sopprimerla; perchè, avendo predisposto l'orario in modo da far indebitamente lunghe fermate in stazioni che permettono ai viaggiatori di scendere per prendervi i loro pasti, si potè rispondere ai reclami contro la soppressione, che i viaggiatori non se ne servivano.

Ma il peggio, più sostanziale e più inconcepibile si è che non solo l'orario del percorso Roma-Parigi, via Cenisio, non ha le due ore di vantaggio che gli competerebbero rispetto a quello del Sempione, ma il percorso Roma-Parigi per quest'ultima via gode, col suo treno più celere in con-

fronto del treno più celere sulla linea del Cenisio, di un vantaggio di ben **ore 2 1/4**!! Quindi il percorso via Cenisio soffre, in confronto a quello via Sempione, di una **sperequazione di oltre quattro ore** che nulla giustifica!

Nè vale a scusarla l'allegata difficoltà di esercizio per l'esistenza di un solo binario nel tratto Spezia-Genova di km. 89.

A parte che tale difficoltà non basterebbe mai a legittimare l'enorme divario esistente fra i due orari, è ovvia anzitutto l'osservazione che anche sulla linea Roma-Sempione abbiamo, **e più lunghi ancora**, tratti di semplice binario (Chiusi-Firenze km. **151** — Pistoia-Bologna km. **99**); inoltre il suo tracciato — ed è sufficiente uno sguardo al relativo profilo per convincersene — si svolge per le sue pendenze e contropendenze molteplici in guisa senza confronto più sfavorevole. Basti il dire che esso culmina nel laborioso valico apenninico della **Porretta** fino a **616** metri di altitudine, mentre il valico dei Giovi sulla linea Roma-Cenisio non tocca che la quota di metri 324.

Di fronte a ciò è proprio giuocoforza il conchiudere che **nulla è stato risparmiato perchè la via del Sempione riuscisse ingiustamente più allettatrice di quella del Cenisio.**

Ed anzi, agli orari più brevi, al materiale migliore, ai servizi ferroviari e doganali più comodi, si è ancora aggiunto — e questo il Ministro dei Lavori Pubblici deve certo ignorare; perchè troppo in contrasto colle esplicite promesse fatteci — l'equiparazione del prezzo di viaggio Parigi-Roma, via Sempione, a quello, via Cenisio, non ostante che per quest'ultima si abbiano ben 56 chilometri di minor percorso.

Tutta questa disparità di trattamento deve, ed al più presto, cessare, non solo perchè il Ministro dei Lavori Pubblici ci promise formalmente di non voler « *proporre* « nè *consentire* l'adozione di provvedimenti che contribui- « scano a togliere alla linea del Frejus parte del traffico « che le compete per la sua posizione ferroviaria » (lettera 17 maggio 1908 al Presidente del Comitato Pro Cenisio Senatore di Sambuy) e non possiamo non confidare nella

lealtà di un Ministro; ma ancora perchè abbiamo per noi il buon diritto.

In verità l'accennata disparità costituisce **un mezzo indiretto**, ma inammessibile perchè ingiusto e sconveniente anche in linea tecnica ed economica **di sottrarre artificialmente il traffico** ed il **movimento dei viaggiatori alla via del Cenisio**, al Piemonte, alla Liguria, alla costiera mediterranea cui legittimamente e naturalmente apparterrebbe, **per riversarlo** per il Sempione, la Lombardia e l'Emilia **sull'altro versante dell'Apennino.**

A chi di tale evidente ed inqualificabile piano contro la vitalità del Cenisio noi siamo debitori non sappiamo, nè ci curiamo di indagare. Forse esso in parte è retaggio dell'esercizio privato precedente all'attuale, in parte, troverà anche spiegazione nelle convenzioni segrete della Compagnia P. L. M. colle ferrovie federali svizzere lamentate giustamente nel Parlamento francese ancora di recente dai deputati Fernand David e A. Deléglise. Ma qualunque ne sia la causa o l'origine, è chiaro che la buona fede del Governo è stata sorpresa mediante una meditata e continuata azione che è ingiusta ed antinazionale, perchè ogni parte della Nazione ha diritto di godere quella porzione di benefizi che le condizioni naturali, la propria attività, i proprî sacrifizi hanno posto in essere, e non è nè lecito nè utile di defraudarnela, per volgerli a vantaggio di regioni, cui nessuno mai pensò di togliere i vantaggi che son loro naturali e le quali inoltre godono già ad esuberanza benefici loro assicurati dalla postura e da sacrifizi cui partecipò tutta la Nazione.

Noi ricordiamo che il glorioso valico del Cenisio, iniziato **per opera** ed **a spese** di queste antiche provincie, da quasi mezzo secolo reca benefizî incalcolabili a tutta l'Italia, e sarà in grado, migliorato, di renderne sempre di maggiori. Sono questi, titoli di benemerenza tali che non meritano di venir ricambiati con una spogliazione.

Che se parzialità ed incongruenze come quelle che denunciammo poterono — non certo giustificarsi — ma spiegarsi sotto l'impero di Società ferroviarie e far loro comodo, nei rapporti più o meno noti fra le varie compagnie

esercenti, nessuno o ben poco calcolo tenuto delle ragioni della giustizia e di quelle dell'interesse nazionale, non sono più concepibili e non possono più certamente essere volute dal Governo, diventato il supremo reggitore del servizio ferroviario. Rammentiamo anzi che appunto non ultimo degli argomenti coi quali si giustificò e si persuase il passaggio allo Stato dell'esercizio ferroviario fu precisamente che questo, nelle sue mani, avrebbe cessato di essere una semplice speculazione industriale, talora persino contraria nel suo fine all'interesse generale, per diventare invece un potente coefficiente di armonico sviluppo di tutte le parti e di tutte le forze della Nazione.

Nè siamo soli a rilevare l'anormalità del caso. Anche gli stranieri sono colpiti dalla inesplicabile differenza di trattamento tra i due valichi.

In un recente, diligente lavoro del sig. I. Berge, segretario del gruppo parlamentare francese per il miglioramento delle vie dirette di comunicazione tra Francia e Italia, e precisamente nel fascicolo 2° di tale lavoro (1), è posto a confronto l'esercizio dei due percorsi e lo scrittore, dopo aver paragonati tra loro i rispettivi orari riportati in un quadro e aver fatte risultare tutte le preferenze accordate al Sempione, se ne meraviglia, giustamente osservando che:

« Dans toutes les études publiées en faveur du Simplon, « l'on essaie de nier qu'il fasse un tort irrémédiable à la « voie du Cenis, et on reconnaît à celle-ci la supériorité « sur le tunnel suisse pour les relations entre Paris et « Rome. Le tableau montre pourtant très clairement que » le train le plus rapide entre Rome et Paris met deux « heures de moins par le Simplon que par la voie du Cenis ».

Di fronte a ciò egli non può trattenersi dall'esclamare: « **Il y a là une inégalité choquante** », e conchiude:

---

(1) *France et Italie* — Chemins de fer transalpins — 2me fascicule, du rapport présenté au groupe parlamentaire pour l'amélioration des communications directes Franco-Italienne, par I. Berge, avocat à la Cour d'Appel de Paris, sécrétaire du Comité d'initiative. — La conférence de Berne — l'*Amélioration du Cenis* — La Briançon-Oulx et le Petit St Bernard.

« C'est certainement, au point de vue des horaires, « la première réforme à réaliser, car **le mauvais vouloir de « l'administration des chemins de fer italiens semble démontré** ».

È doloroso per il nostro amor proprio nazionale il sentire una simile affermazione in bocca ad uno straniero; ma pur troppo tutte le apparenze concorrono a giustificarla. E qui non sappiamo trattenerci, a costo di essere tacciati di ripetere cose già dette, dal trascrivere, nelle precise non tradotte parole del signor Berge, il confronto che, prima di venire alle conclusioni teste riprodotte, egli ha fatto tra i due percorsi Parigi-Roma, via Sempione e via Cenisio; giacchè esso collima perfettamente coi rilievi da noi presentati a V. E., e in questa *Memoria* e nelle già citate *Osservazioni* del 21 aprile 1909:

« La route du Cenis est plus courte de 57 kilomètres « que la route du Simplon pour le trajet de Paris à Rome. « En kilomètres virtuels, cette difference s'augmente encore « en faveur de la voie française. La route du Simplon « doit monter à 1.012 mètres d'altitude à la traversée du « Jura, puis redescendre à la cote 442 autour du Léman « pour remonter encore à 705^{m} d'altitude dans le tunnel « du Simplon. Ce n'est pas tout: descendue à 205^{m} à Arona, « la voie fait une ascension nouvelle à Somma et redescend « ensuite à Bologne, 45^{m}, pour franchir aussitôt après l'A- « pennin à 616^{m} d'altitude; enfin revenue à Florence, à la « cote 48, elle remonte à Terontola à 271 mètres avant de « redescendre sur Rome.

« La route du Cenis au contraire est absolument plate « tant en France qu'en Italie, sauf les hauteurs du Cenis « 1.295^{m}, et de Giovi, 324^{m}.

« De Gênes à Rome, en particuller, il n'y a pas le « moindre obstacle et l'on peut s'etonner que les trains « mettent aujourd'hui **plus de temps à faire sé trajet qu'ils « n'en mettaient il y a dix ans.**

« Un horaire mieux appropriée permettrait certaine- « ment au passage du Cenis de faire gagner 1 h. 1/2 ou « 2 h. sur le passage du Simplon, pour le voyage entre les « deux capitales, en dehors même de l'établissement de la

« traction électrique. Il suffirait du bon vouloir des deux « compagnies intéressées.

« Le trajet Milan-Rome, si accidenté, traverse l'Apen- « nin avec des pentes de 26 0/00, et n'est qu'à une seule « voie de Bologne à Pistoue et de Florence à Chiusi; mal- « gré cela les trains ne mettent que 11 h. 50 pour 665 kilo- « mètres, tandis que sur la ligne Turin-Rome, presque en- « tière à deux voies, excellente comme profil, et présentant « dans la traversée des Giovi des pentes de 16 0/00 seule- « ment, les trains mettent environ 1 h. 1/2 ou 2 heures de « plus pour 664 kilomètres, c'est-à-dire pour une distance « plus courte.

« L'encombrement du tronçon Gênes-Spezia ne suffit « pas à expliquer un pareil retard. Cette différence de 1 h. « et 1/2 ou 2 h. devrait être au contraire en faveur de Turin, « puisque les documents officiels de la Direction générale « des chemins de fer d'Italie accusent une distance virtuelle « plus considérable pour le Milan-Rome. De même les Com- « pagnies françaises pourraient gagner près d'une heure « sur le trajet de Paris au tunnel de Fréjus qui se fait « jusqu'à Saint-Jean-de-Maurienne sur une ligne facile et à « pente douce, où l'on ne rencontre pas les difficultés du « Jura. Il faudrait notamment conserver de Dijon à Am- « bérieu, et peut-être même jusqu'à Epierre, la vitesse de « 80 kilomètres à l'heure, qui a amené à Dijon en moins « de 4 heures, à la fois les voyageurs vers le Simplon et « vers le Cenis, et diminuer encore les arrêts des gares « **dont quelques-uns paraissent destinés à maintenir la superio-** « **rité du Simplon.** On pourrait arriver à faire le trajet en « 26 heures de Paris à Rome. Sur la route du Simplon, « les stationnements sont réduits à l'indispensable, la vi- « site de la douane se fait dans le train lui-même, tout est « organisé pour établir un record minimum de durée, à « la confusion de notre voie de Modane.

« On y a si bien réussi que la ronte du Simplon, à « l'heure actuelle, dessert mieux Rome que le Cenis, quoi- « qu'elle soit plus longue de 57 kilomètres en distance « réelle et de 110 kilomètres en distance virtuelle et quoique « elle concerne trois Compagnies différentes et par suite

« deux douane, au lieu d'une d'une douane et de deux « Compagnies seulement pour la route du Cenis ».

Qui il signor Berge riproduce l'orario e soggiunge:

« Ainsi, loin que la route du Cenis permette de prendre « deux heures d'avance sur la voie du Simplon, ce qui « correspondrait à ses 57 kilomètres en moins et à son « profil bien superieur, **les horaires ont été arrangés de telle « sorte que c'est au contraire le Simplon qui offre la voie la « plus courte**, comme durée, pour aller de Paris à Rome et « c'est à cette ligne que va le matériel le plus beau, le plus « neuf et le plus confortable, le Cenis passant au second « rang ».

Il provvedere dunque alla riforma degli orari ed al miglioramento dei servizi ferroviarii e doganali sulla linea del Cenisio per modo da ritornarla, com'è suo naturale diritto, la più breve, la più diretta, la principale e vera comunicazione tra Parigi e Roma e la maggior parte d'Italia è cosa assolutamente urgente e richiesta non meno dalle necessità del traffico internazionale e dall'interesse italiano, che dalla più elementare e doverosa giustizia.

Ma è necessario ed urgente del pari il

Sollecito compimento dei lavori promessi

di parziale raddoppio e di elettrificazione della linea.

Cominciamo per constatare che i fondi all'uopo necessari furono a suo tempo votati dal Parlamento e **iscritti in bilancio**.

Il Ministro dei Lavori Pubblici poi ci promise sempre al riguardo la **massima alacrità**; ma mentre vediamo compiuti in un anno raddoppi di binari per cinquantine e più di chilometri su di una stessa linea, sulla importante ed internazionale linea del Cenisio, abbiamo assistito all'impiego di **oltre due anni** per fare i 10 chilometri che separano Torino da Collegno ed ora siamo testimoni di tale *celerità* per cui la costruzione del secondo binario da Collegno verso Bussoleno procede in ragione di **cinque chilometri all'anno!!**

Eccellenza, questa incredibile lentezza è cosa che a ragione muove a sdegno le nostre popolazioni. E che per il 1911, l'anno dellagrande prova mondiale nell'industria, nel commercio, nelle arti, proprio sulla linea internazionale che dovrà precipuamente e con onore servirla, linea alla quale si collegano sì numerosi ed importanti interessi, non possano dopo tante promesse di *alacrità*, essere compiuti neanche i trenta chilometri circa che ancora occorrono perchè il doppio binario arrivi fino a Bussoleno, quando tali chilometri corrono tutti pressochè in piano e non presentano quindi difficoltà di rilievo, è cosa mortificante per il buon nome italiano. Tanto più mortificante in quanto questa fiacchezza di azione che include — il dilemma si impone — una confessione o di impotenza o di mala volontà, si svolge sotto lo sguardo vigile e, diremmo, giustamente protestante dello straniero, che — a confusione nostra — ha saputo sulla stessa linea dal suo versante agire con ben altra energia e celerità, spendendovi in pochi anni 40 milioni.

Eccellenza, se le promesse di un Ministro dei Lavori Pubblici e di un Presidente del Consiglio debbono spiegare tutta la serietà e l'efficacia che loro spettano per la autorità delle persone che le fecero e delle cariche da esse occupate, egli è doveroso ed indispensabile che vengano attuate con prontezza e non frustrate quasi col trascinarne l'adempimento per anni ed anni, durante il quale il **traffico di merci e di viaggiatori**, che sa di non trovare ancora sulla linea del Cenisio quelle condizioni di comodità e di rapidità che gli sono necessarie, **si astiene**, o, per lo meno, **si limita nel suo sviluppo**, o **prende altre vie**, con danno non solo momentaneo, ma spesso duraturo ed irreparabile.

È quest'ultima un'affermazione che risponde ad una verità di evidenza intuitiva, tanto che anche il sig. Berge, già citato, osserva:

« A quoi nous servirait d'augmenter la zone cliente du « Cenis par des facilités apportées à l'exploitation, ou par « la création de raccourcis nouveaux et pourquoi voudrions- « nous amener à Modane **un trafic deux fois plus important « que le trafic d'aujourd'hui**, si l'écoulement ne devait pas s'y « faire à mesure, via Turin, si les moyens d'action de la

« voie italienne n'augmentaient pas parallèlement aux nôtres « et si nous devions retrouver, une fois le tunnel franchi, « tous les obstacles que nous avons abaissés avant d'y « entrer? ».

Così è adunque che anche colla sola lentezza nella esecuzione dei provvedimenti riconosciuti necessari e promessi si viene, e ad **ostacolare l'accrescimento naturale** della corrente di scambio internazionale che passerebbe pel Cenisio e ad **aiutare** completandola l'**opera di spogliazione artificiale** che sopra denunciammo stata iniziata a pro' del Sempione, coi privilegi concessigli di più brevi orari, miglior materiale, più comodi servizi ferroviarii e doganali, e tariffe ridotte.

Certamente ciò — come già osservammo — non può essere voluto dal Governo, emanazione di tutta la Nazione, giusto ed imparziale tutore di tutti i legittimi interessi; ed è lungi dal nostro pensiero il supporre ch'egli sia anche solo tacitamente consenziente all'opera anzidetta. Ma poichè i fatti della ingiusta disparità di trattamento sussistono e sussistono le inesplicabili tardanze a provvedere secondo il bisogno ed i dati affidamenti e balzano evidenti i pericoli ed i danni ognor crescnti di siffatte tardanze, non vi è altro modo di evitarli e con essi di evitare le deduzioni naturali e logiche del sentimento popolare, tranne che adempiendo prontamente ed integralmente le fatte promesse di raddoppio di binario.

Anche per ciò che si riferisce alla elettrificazione della linea, ormai non vi dovrebbero essere motivi di indugio. Colla Città di Torino, che si sobbarcò all'uopo a non lieve sacrificio finanziario, fu stretto il contratto per l'energia elettrica occorrente da Bardonecchia a Modane.

Per il resto della linea veniamo informati che una Società recentemente costituita sarebbe in grado di fornirla; nulla quindi più si opporrebbe ad un'azione rapida.

Eccellenza,

Questi mesi che ci separano dalla bella stagione, siano, mercè l'energico impulso che sa, occorrendo, imprimere la vostra volontà, dedicati dai vostri dipendenti alla prepa-

razione del lavoro ed a questo si dia mano con *vera alacrità* all'aprirsi della bella stagione. Volendolo fermamente, il tempo è ancora sufficiente perchè il doppio binario possa giungere, anzichè arrivi il 1911, a Bussoleno, e la elettrificazione della linea possa essere tutta compiuta da Bussoleno a Modane.

Il grande avvenimento che Torino e Roma preparano ed a cui hanno invitato tutte le Nazioni del mondo, deve veder compiute le opere dal Governo promesse attorno al Cenisio.

Da questo valico deve transitare con sicurezza, rapidità e piena comodità la fiumana delle merci e dei viaggiatori che tanta parte di Europa industre e civile manderà per invito d'Italia alle nostre Esposizioni.

Ogni dubbio che ciò non sia per avvenire, o sia per avvenire in modo imperfetto, o dando luogo a confronti spiacevoli con altri valichi deve essere rimosso; poichè — è inutile illudere od illudersi — qualunque assicurazione che si pretendesse di dare al riguardo, di poter provvedervi coi mezzi attuali, troppo contrasterebbe col fatto del disagio presente pur trovandoci ora in condizioni non eccezionali.

*
* *

Fu detto ed è convinzione di molti, disgraziatamente avvalorata da non pochi esempi, che per ottenere in Italia il riconoscimento dei proprii diritti sia necessario uscire dalla legalità. Ma le nostre popolazioni sogliono invece seguire vie legittime e rispettose dell'Autorità, nella quale amano supporre sempre l'intento della giustizia e dell'interesse nazionale.

Vorrà il Governo che esse abbiano a dubitare della loro fede ed a ritenere che, appunto per professare cotesta virtù, esse rimangono non curate e stentano incredibilmente a veder accolti i più giusti loro reclami, e soddisfatte le più legittime ed oneste loro aspirazioni, le quali, in fine, si possono riassumere nel volere che non sia deviato artificiosamente il traffico di merci e viaggiatori da

una linea realmente e virtualmente più breve e quindi più utile su altra che, essendo invece realmente e virtualmente più lunga, è meno vantaggiosa?

Non lo pensiamo. E quantunque la nostra attesa sia ormai lunga, crediamo tuttavia di poter non invano confidare che dal patriotismo, dalla saviezza di V. E. e del Governo tutto riceveremo non solo l'assicurazione, ma la dimostrazione di immediata giustizia resa all'importante nostro valico e di una celere, completa attuazione delle ripetutamente fatte promesse, avanti la solenne prova del 1911, che il Cenisio deve poter affrontare decorosamente ed in tutto sicuro di sè.

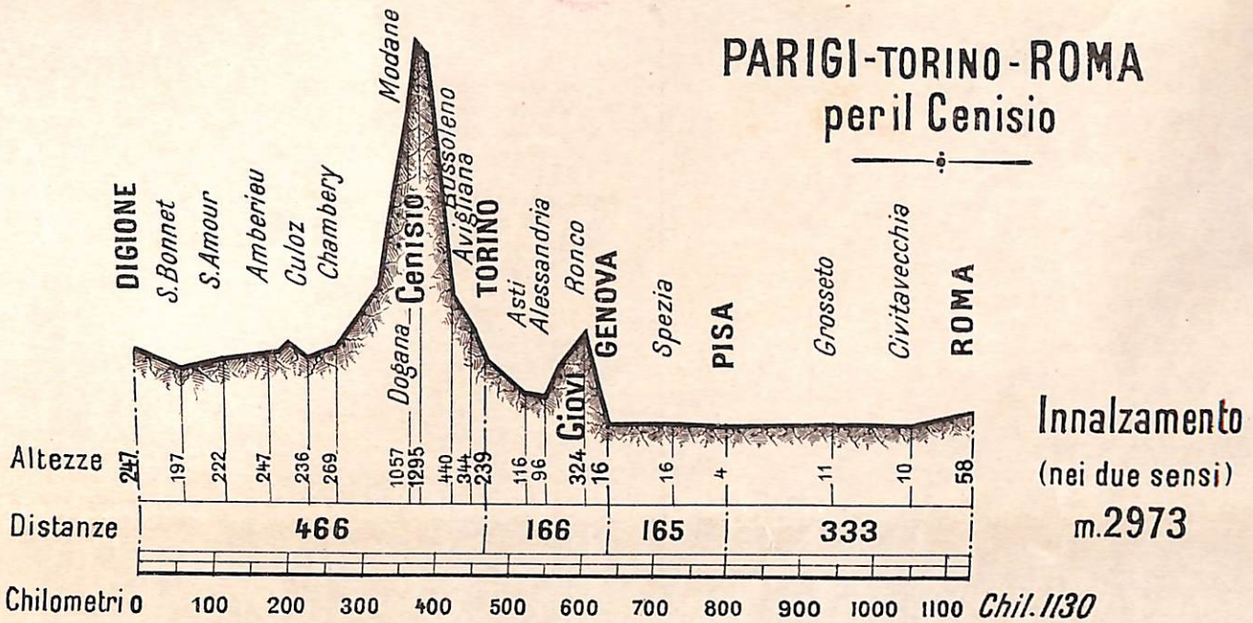
Approvato il 14 dicembre 1909.

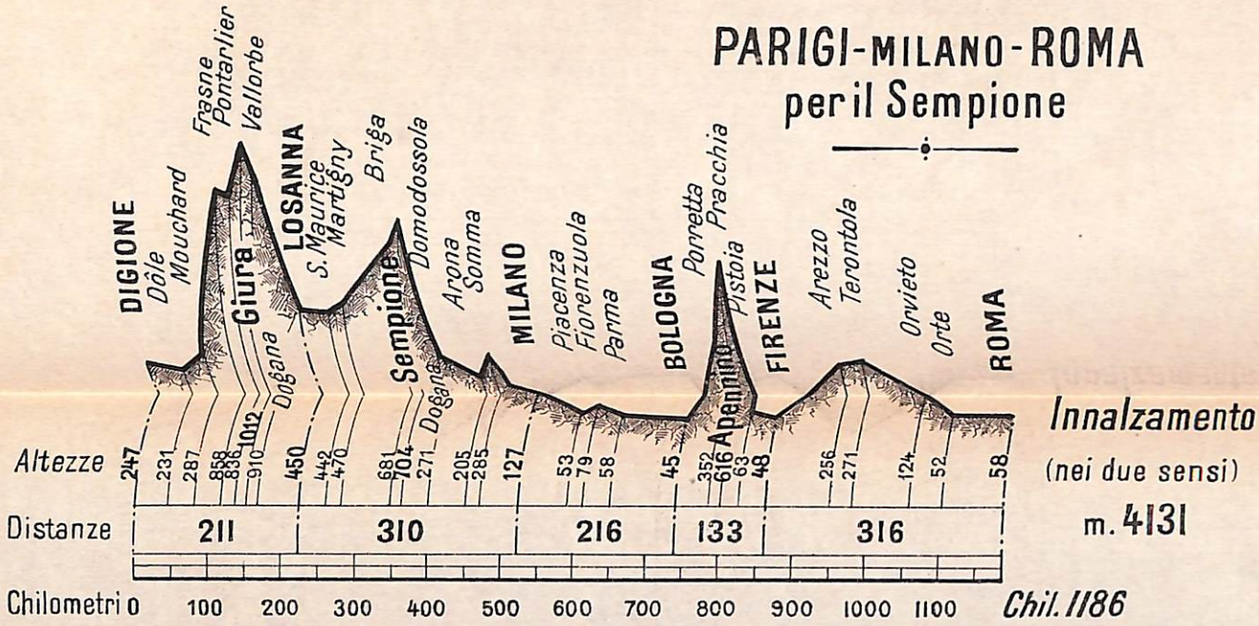
I Vice-Presidenti:

G. LAVINI F. TURBIGLIO, *est*

Il Segretario: V. TALUCCHI.

AMM. PROV. DI TORINO
№ 15659
BIBLIOTECA
115752





Annotazioni. — Lo sforzo di una locomotiva nel trainare un convoglio — e perciò il consumo di energia – è maggiore o minore, secondo la maggiore o minore lunghezza da percorrere non solo, ma in relazione specialmente alla maggiore o minore altezza a cui deve essere elevata la massa del treno.

— Nelle discese non si consuma quasi energia.

— Il superare due altezze di 100 metri — ad esempio — caduna, richiede lo stesso lavoro che per superarne una sola di 200 metri.

— Queste premesse danno luogo ad un confronto fra le due linee **Parigi-Roma**, l'una passante per il **Cenisio** e Torino e l'altra per il **Sempione** e **Milano**, quale risulta dal disegno schematico soprastante.

— Nel confronto è omesso il tratto comune **Parigi-Digione** di 315 chilometri — ed i due istradamenti figurano secondo la via che percorrono attualmente i treni celeri.

— Le distanze sono rilevate dal libretto orario, *L'Express*.

— Si desume da tale paragone che la linea per il **Cenisio** riesce in **lunghezza** più breve di **56 chilometri** (1186-1130) rispetto a quella per il **Sempione** — e che per **altezza**, sommando tutte le diverse elevazioni che il treno deve superare nel viaggio di andata ed in quello di ritorno, si ha per la via del **Sempione** una maggior altezza da superare di **metri 1158** (4131-2973).

— Il lavoro quindi da svilupparsi nel tragitto **Parigi-Roma**, e viceversa, per la linea del **Sempione** è, rispetto a quello per il **Cenisio**, del 5 % maggiore per fatto della maggiore lunghezza, e del 39 % per fatto della maggiore altezza da superare.

— Sulla linea del **Cenisio** il disturbo della dogana si ha **una** sola volta, a Modane. Sulla linea del **Sempione** tale disturbo si ha **due** volte, una a **Vallorbe** (Francia-Svizzera) ed un'altra a **Domodossola** (Svizzera-Italia) e ciò con formalità e prescrizioni dissimili.

— La linea per il **Cenisio** è esercita da due sole Amministrazioni: quella francese della *P. L. M.* e quella italiana dello Stato. La linea per il **Sempione** è esercita invece da tre Amministrazioni: dalla *P. L. M.*, da quella delle Ferrovie Federali Svizzere di Stato, e da quella italiana. Maggiori su tale linea per conseguenza gli incomodi inerenti al cambiamento di norme, personale, tariffe, ecc.

— I dati suesposti mettono in evidenza che il viaggio, attraversando il **Cenisio**, **Parigi-Torino-Genova-Roma** dovrebbe avere durata minore di qualche ora di quello, per il **Sempione**, **Parigi-Milano-Bologna-Roma.**

— Si avvera invece il contrario. Il treno celere ascendente, ad esempio, N.° 26 che parte da Roma alle ore 18,15 arriva, per Bologna-Milano e Sempione, a Parigi alle ore 22,55 (ora di Francia) impiegando così ore 29,35 nel tragitto.

Il treno ascendente N.° 4 che parte da Roma alle ore 16 e segue la strada per **Genova-Torino** e **Cenisio**, arriva a Parigi alle ore 22,55 impiegando ore 31.50.

Il risparmio per il **Sempione** riesce così di ore 2,15.

— Al risparmio di tempo abbastanza rilevante, al miglior materiale viaggiante venne aggiunto il beneficio dell'equiparare nel prezzo di viaggio **Parigi-Roma** la linea per il **Sempione** a quella per il **Cenisio**, nonostante che quest'ultima abbia **56** chilometri di minor percorso.

PROVINCIA DI TORINO

PRO CENISIO
VIA CARLO ALBERTO 40

PROVINCIA DI TORINO
BIBLIOTECA

Cinque
centesimi

Al Comitato Pro Cenisio

TORINO
Via Carlo Alberto, 40.

PRO CENISIO

⁂ TORINO - Via Carlo Alberto, 40 ⁂

Ill.mo Signore,

Da circa tre anni questo Comitato, sotto la Presidenza del compianto ***Senatore Di Sambuy,*** poi sotto quella di ***S. E. Edoardo Daneo,*** prosegue un'opera diuturna e tenace per ottenere che il glorioso valico del Cenisio, costrutto ***per opera e spesa del Piemonte,*** pur servendo da 40 anni a tutta Italia, riabbia fra i suoi confratelli, venuti assai più tardi, il posto di ***comunicazione principe fra Parigi e Roma*** che gli spetta tutt'ora (malgrado la imperdonabile trascuranza in cui fu lasciato) per l'importanza del suo traffico, assai ***superiore a quello dei valichi concorrenti,*** e per costituire ***realmente*** e ***virtualmente*** il tragitto più breve e migliore fra le due capitali.

La linea infatti Roma-Parigi pel ***Cenisio*** conta, rispetto a quella Roma-Parigi pel Sempione, una ***minor lunghezza reale*** di . . . **Km. 56**
ed ***una minor lunghezza virtuale*** di . . . . . **Km. 110**
specialmente perchè nei due sensi dell'andata e del ritorno i treni sulla linea ***Porretta-Sempione-Giura*** debbono superare in altezza ***in più*** che sulla linea Giovi-Cenisio . metri **1158.**

L'opera di questo Comitato ha valso ad illuminare e scuotere l'opinione pubblica sui pericoli che minacciavano di ***isolamento*** dalle grandi correnti internazionali la nostra città e gran parte della regione Ligure-Piemontese; determinando una energica reazione contro l'inerzia dominante a proposito del massimo valico del Cenisio e provocando formali promesse del Governo, per quanto finora attuate con deplorevole lentezza.

In questo momento, nel quale il nostro Comitato si compiace per l'onore fatto al proprio Presidente, chiamato all'***alta carica di Ministro,*** sentiamo accrescersi le nostre speranze e confidiamo di non esser lontani dal raggiungere soddisfacenti risultati.

La causa nostra è giusta e conforme all'interesse Nazionale e si è attorno ad essa raggiunto una rara concordia d'intenti non solo in ***Torino,*** non solo nelle provincie del ***Piemonte*** e della ***Liguria,*** le più direttamente interessate; ma ancora nell'amica ***Francia,*** dalla cui tribuna parlamentare, proprio di questi giorni, suonò ***unanime e solenne l'appello "Pro Cenisio„.***

Ma egli è più che mai indispensabile insistere nel nostro lavoro in questo momento e reclamare energicamente giustizia pel Cenisio, quando alla linea rivale del Sempione vengono senza risparmio accordate cure e privilegi d'ogni sorta; così che mentre per l'accennata inferiorità di lunghezza reale e virtuale spetterebbe al percorso Roma-Parigi pel Cenisio un vantaggio di ***due ore sul percorso Roma-Parigi via Sempione,*** quest'ultimo lo ha invece sul primo di ***due*** ore e $^1/_4$ con una ***sperequazione*** così di ***quattro ore a danno del percorso pel Cenisio.***

Ma, o Signori, per qualsiasi lavoro occorrono fondi. Questi furono dal Comitato, in tre anni circa di esistenza, chiesti ***una volta sola,*** per volontaria sottoscrizione, e furono sufficienti finora a sopperire alle spese sostenute — e non furono poche — per patrocinare la causa del Cenisio con memorie, conferenze, disegni, carte, teloni illustrativi, ecc., ed a quelle di amministrazione, locali e simili.

Ma ora essi si trovano esauriti e ci vediamo costretti a rivolgervi un nuovo appello, persuasi che non solo non ci sarà negato il ***nuovo obolo*** che chiediamo dagli attuali aderenti; ma ***una nuova falange*** verrà ad accrescere il numero e la forza dei componenti il nostro Comitato. Tutti gli affezionati a Torino; ma specialmente i professionisti, commercianti, industriali, che tutelando il Cenisio, ***tutelano il proprio interesse,*** dovrebbero entrarvi in massa.

Torino, 15 dicembre 1909.

I Vice-Presidenti

G. LAVINI — F. TURBIGLIO.

Il Segretario

P. Talucchi.

N.B. — Pregasi inviare, possibilmente entro questo mese, adesione ed obolo ad uno dei seguenti indirizzi:

1° Alla sede della "**Pro Cenisio**„ *Via Carlo Alberto, 40, p.° terreno,* al signor cav. Pompeo Rinetti, dalle 10 alle 12 e dalle 15 alle 17 di ogni giorno feriale;

2° Al cav. avv. Lavini, Vice-Presidente, *Via Ospedale, 9, p.° terreno,* dalle 9 alle 12 e dalle 14 alle 18 di ogni giorno feriale.

Se l'adesione e l'offerta dell'obolo non sarà accompagnata dal versamento reale, il Comitato manderà a riscuotere dal suo proprio incaricato.

PRO CENISIO

TORINO - Via Carlo Alberto, 40.

Il sottoscritto aderente (o) dichiarando di aderire [1] *al Comitato* ***Pro Cenisio*** *concorre nelle spese al medesimo occorrenti per lire* .....

Nome, cognome e paternità .....

.....

Indirizzo .....

(1) Chi è già aderente cancelli le parole **dichiarando di aderire**, chi non lo è ancora cancelli la parola **aderente**.